MOTOBÉCANE

Obsession N°2

Bulletin trimestriel du Motobécane Club de France

TOUCONFORT

Troisième trimestre 1997 Tiré a 300 ex. valeur 30F

N°2...

Editorial

MOTOBECANE
Obsession

Bulletin trimestriel du

Motobécane Club de France

REDACTION

Patrick BARRABES

Jean Marc BRUYERE

Patrick DOL

J.L. HARRIBEY

Eric JAULMES

Christian LEFIEF

Patrick MARIAUD

LE SOMMAIRE

Couverture: une S5C à Grenoble
Page 2 : L'Editorial
Page 3 : Le dessin
Pages 4 &5 : La moto en 1930
Pages 6 & 7 : Signatures
Pages 8 & 9 : Histoire de l'AV3
Pages 10 & 11 : Nostalgie
Pages 12 & 13 : Restaurer une Z2C
Pages 14 & 15 : La vie du Club
Page 16 : Les annonces

Le contenu de ce numéro est l'oeuvre de quelques bénévoles passionnés par l'histoire de la firme de Pantin. Malgré toute leur bonne volonté, ne leur en voulez pas trop d'éventuelles erreurs. Celles ci ne sauraient en aucun cas engager leur responsabilité. Je précise également que toute reproduction même partielle du contenu de ce journal, ne peut se faire sans austorisation.

Dépot Legal

Avec ce numéro 2, nous abordons le 6 ème mois d'existence du Motobécane club de France. Ce semestre, plein de frénésie et de joies journalières pour les membres du bureau, a vu le petit groupe de copains réunis autour d'une même passion , se muer en grand club, probablement un des plus grands clubs Français, dont les 160 membres se répartissent sur plus de cinquante départements, avec des antennes aux Etats Unis, en Suisse et même aux Bermudes!

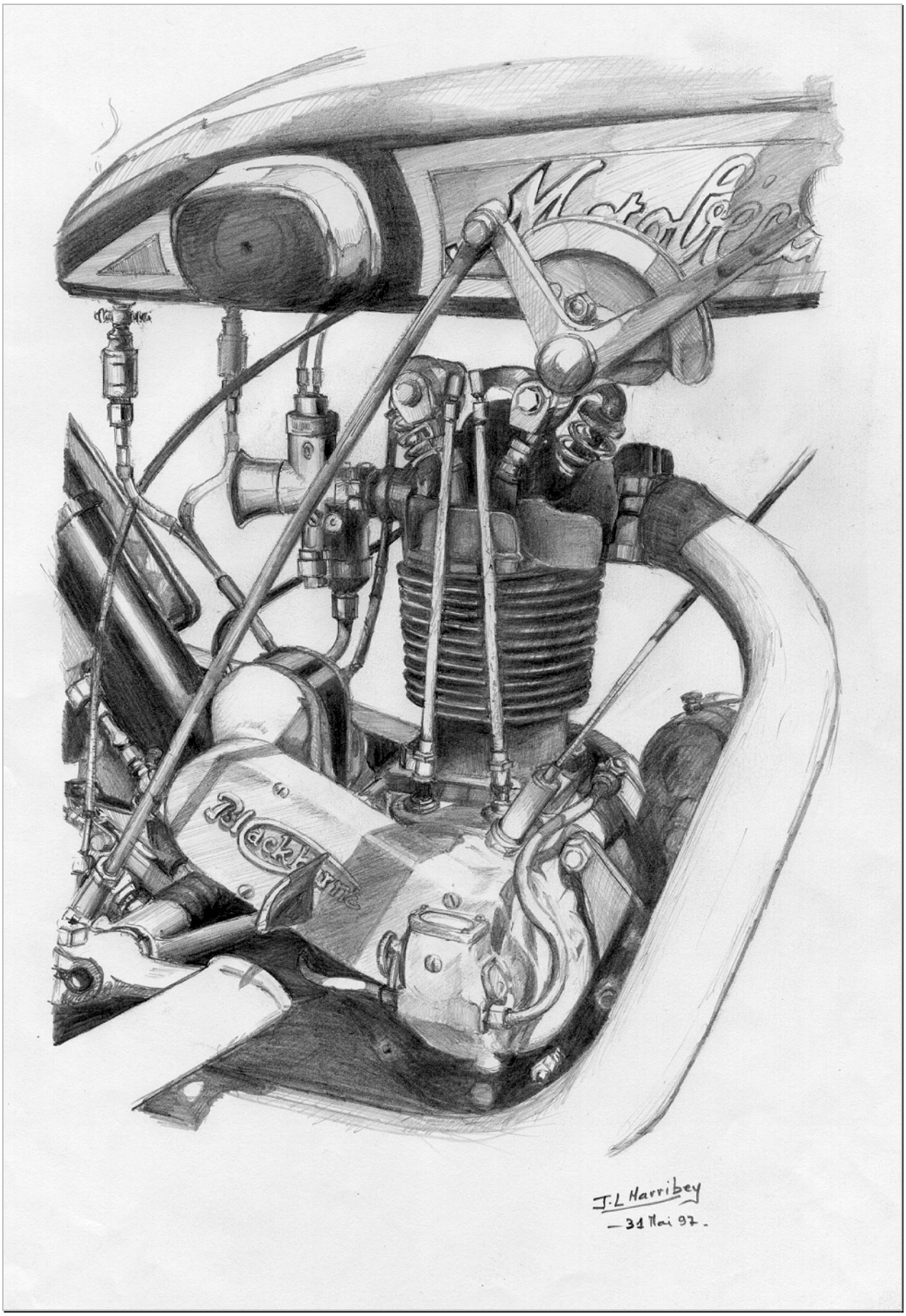
Le besoin de se regrouper autour de ce qui fut le plus grand constructeur français était donc nécessaire et c'est tout les jours que le facteur nous apporte votre soif de connaissance sur un modèle sortit de la rue Lesault ou sur les moyens de trouver ou de refabriquer une pièce manquante.

Grâce à votre bonne volonté, Motobécane Obsession devient ce qu'il doit être: une source de renseignements, de connaissances, d'astuces.....En bref, un outil pour faciliter la vie de ses lecteurs.

Un remerciement tout particulier à Monsieur Eric JAULMES, qui par sa gentillesse, nous permet d'insérer dans les futurs numéros du journal des documents et des photos d'un intérêt culturel énorme pour les Motobécanophiles que nous sommes et totalement inédits à ce jour.

Dans ce numéro, vous verrez également que Monsieur JAULMES nous fait part de ses réflexions sur ce qu'était la moto dans les années 30. A l'instar de Patrick DOL, Christian LEFIEF, J.L. HARRIBEY et Patrick MARIAUD, qui nous font partager leurs connaissances, leur talent ou des tranches de vie, n'hésitez pas à faire partager votre savoir et votre expérience à tous les membres du Motobécane Club de France.

Patrick BARRABES


Motobécane
Blackburne
J.L Harribey
— 31 Mai 97 -

Vers le debut des annees 30

Par **Eric JAULMES**

A une époque où les avions sillonnent le ciel en supprimant les distances, où les satellites artificiels courent en tous sens, où les communications se développent, ne devrions-nous pas avoir une autre vision d'un monde qui rapetisse sans cesse, et repenser le problème de la vitesse, cette méchante dérivée de l'espace par rapport au temps, pour lui donner, à notre époque, une priorité moins dangereuse
Envolons-nous sur les ailes du temps et faisons un bond en arrière. Vers le début des années "trente", les problèmes de circulation n'existaient pratiquement pas. Les besoins de déplacements étaient déjà importants. Durant ces années-là, le prix d'une automobile et de son entretien était très élevé par rapport à celui des voitures actuelles, c'est pourquoi la moto était LE moyen de locomotion souple, économique et accessible au plus grand nombre : ouvriers et étudiants constituaient une clientèle particulière qui ne suivait pas la mode de la vitesse, mais recherchait un moyen de déplacement. Jeunes et sportifs, amateurs de "deux roues" appréciaient la liberté de la circulation plus que tout.
C'était donc une toute autre vision de la vie qui s'offrait à nous bien avant la seconde guerre.

Les routes secondaires étaient empierrées, malgré les rares essais de revêtement ; la poussière était là, lot inévitable, bien matérielle, créant le danger de ne rien voir après un croisement. En plus, la plupart de ces routes étaient bombées pour l'écoulement de la pluie. C'était très gênant. en side-car, cela "tirait " beaucoup. Mais plus encore redoutions nous les pavés historiques, les fameuses "têtes de chat " du Nord de la France et de la Belgique. Allant à Amsterdam en moto, sans suspension arrière, je trouvai ma valise découpée par l'objectif de mon appareil photo au milieu des chemises.

Dans ce temps-là, les charrettes circulaient en abondance sur les nationales, aussi, ne fallait-il pas s'étonner de rencontrer, sortant d'un chemin de traverse, un attelage tirant un char de betteraves et laissant une trace boueuse et glissante sur le bas-côté de la route. Les passages à niveaux étaient nombreux sur la nationale 7, jusque dans le Morvan, dont le célèbre " Sermisselle ", souvent fermé, car la circulation ferroviaire était intense. C'était inévitable, on l'acceptait patiemment. Les cyclistes et les motocyclistes avaient une sainte horreur des "rails des tramways " et de leurs aiguillages, surtout à Paris.
Ils étaient souvent associés aux "pavés de bois ", peut-être plus silencieux pour un cheval, mais autrement plus glissants. Il fallait voir le " tram " tournant sa perche en attendant que les passagers fussent descendus. On devrait obligatoirement laisser le passage aux voyageurs et le trafic s'arrêtait. Il fallait éviter les cyclistes, particulièrement en ville où les passagers de la plate-forme de l'autobus profitaient d'un ralentissement pour sauter en marche en se lançant en arrière évidemment. Il fallait s'y habituer. Avant la guerre, dans les banlieues, beaucoup de cyclistes roulaient vers sept heures du matin, sur les trottoirs cyclables. Ils n'étaient pas tous prudents et donc couraient un danger manifeste.

Autrefois, la vitesse était moins recherchée sur la route; Sans casque, nous roulions librement, cheveux au vent. Toutefois, à l'autodrome de Montléry, et dans certaines épreuves, le Cromwell était exigé, mais on lui préférait le "serre-tête". C'était l'époque où Hergé dessinait les aventures de Tintin. Comme nous lui ressemblions, avec nos pantalons de golf ! Une casquette, portée généralement sans béret alpin ou le suroît du pêcheur avec ses cordons, nous permettait de traverser la France avec, bien entendu, le manteau de cuir et le sac-à-dos, qui ne nous quittaient jamais. Par très mauvais temps, un tablier imperméable recouvrait les genoux. De nos jours, tout cela a été bien oublié !

En été, c'était le pantalon de flanelle blanche, pour les plus élégants, ce qui faisait apprécier les blocs-moteurs pour leur propreté.

Dans les années trente, le moteur le plus répandu était le moteur à soupapes latérales, remarquable par son faible taux de compression. Son bruit était tout différent, on aurait dit presque celui d'un bateau de pêche.
A part les "rustines" pour les crevaisons, nous n'avions pas d'outillage. Les bougies en mica duraient plusieurs années.
L'éclairage à l'arrêt fut une obligation. Le courant était le plupart du temps produit par un alternateur, aussi, disposions-nous d'une batterie de piles pour les feux de position exigés le soir dans Paris.

A l'époque, j'habitais Grenoble, la vraie plaque tournante des Alpes. Pour une moto, l'aptitude à franchir le relief est phénoménale. Aussi, la route des Alpes, la route d'Hiver et la route Napoléon n'eurent plus de secrets pour nous. L'Iseran ne sera ouvert que des années après.
La Côte d'Azur était, en ce temps-là, très accueillante. Avec nos moteurs, nous recherchions les côtes. Ce furent donc les cols des Pyrénées qui nous menèrent jusqu' en Andorre.
On passait facilement les frontières de Suisse, Belgique ou Hollande. L'Italie était à notre porte. Dans le début des années 30, nous avions la plaque "F" et beaucoup de bagages.

Les premières autoroutes italiennes "autostrada", sur lesquelles nous roulions, comportaient une clôture pour le bétail ; une simple bande blanche marquait une voie unique. Cette route allait de Milan aux lacs. Nous rencontrâmes, près de Venise où nous étions allés, une Hotchkiss dont le chauffeur voyant notre plaque s'arrêta pour nous demander le chemin, il y a longtemps de cela. La moto nous conduisit aussi vers les pays plats ; en Hollande, c'était la construction de la digue de Zuyderzee, digue où l'on n'apercevait que la mer d'un horizon à l'autre et rien d'autre. Dans la Frise, on trouvait les passages à niveaux pour les vaches, une simple barrière gardée, entre les communes. Cela après la traversée du Rhin à Gorinchem avec nos motos sur le bac.

Pourquoi cette priorité à la vitesse sur route, alors que les avions et le T.G.V. remplissent si bien leur rôle ?La vitesse voit au carré son danger augmenter. Elle compromet donc la sécurité.

Ne pourrions-nous revenir à cette époque sans casque pour nous laisser écouter le vent qui fouette et qui fait mal quand la pluie inonde le visage. Respirons, libre de tout ce qui contraint et qui gêne ! Nous sommes à une époque ou les réglementations de plus en plus "contraignantes" font que toute liberté est entamée peu à peu.

Il faudrait inventer de nouveaux moyens de locomotion plus sûrs, sans aller jusqu'à la marche à pied. Il y a bien des pays du tiers-monde que je connais, qui ouvrent leurs portes toutes grandes, pour nos machines, profitons-en.

En France, avec nos motos, à la belle saison , saisissons, comme autrefois, au vol, parmi les herbes folles, un brin de paille tombé d'un chariot conduisant aux alpages et rêvons !

SIGNATURES

par Patrick BARRABES

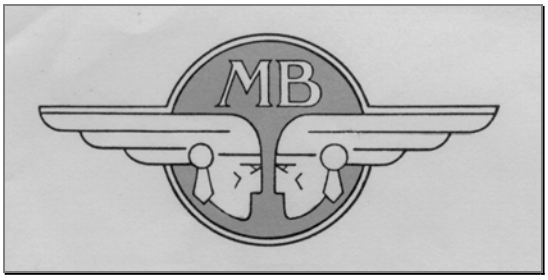
Lors de la restauration d'une moto ancienne, l'avant dernière étape juste avant l'exaltant redémarrage d'une mécanique parfois inerte depuis plusieurs décennies est la pose des logos de réservoir.
La variété des sigles proposés tout au long de l'histoire des marques jumelles Motobécane et Motoconfort est suffisamment vaste pour que parfois une erreur puisse se produire dans le choix de ceux-ci.
Pour éviter tout litige, passons donc en revue les différents marquages utilisés au départ de Pantin et de Saint Quentin.
vous constaterez avec moi, que l'esthétique de chaque logos est en phase avec son époque et évolue avec le siècle depuis les courbes langoureuses de l'écriture à l' anglaise des origines jusqu' au modernisme dépouillé du "M" final en passant par le style très art' déco des années 30.
1923

Né avec la MB1 en 1923, ce bel exemple d' écriture à l' Anglaise, très prisé dans les années folles, est utilisé jusqu' en 1931. Tout d'abord en version de 24,5 centimètres de long sur les réservoirs entre tubes, ensuite réduit à 16 centimètres sur les réservoirs en selle de tous les modèles, de la B2A à la 4 cylindres B5.

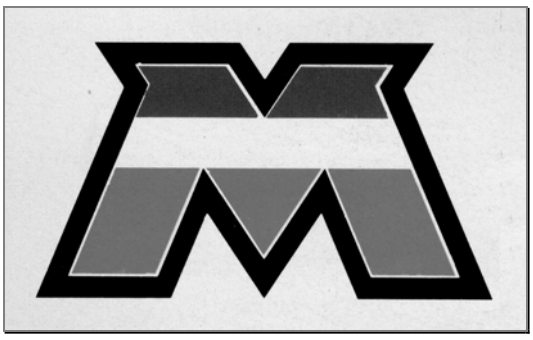
- En 1931, édition d'un très beau catalogue donc la couverture est illustrée par Georges HAMEL plus connut sous le nom de GEO HAM qui signe là le début de sa longue et fructueuse collaboration avec Motobécane. Ce grand dessinateur publicitaire va en effet créer de multiples oeuvres pour la firme de Pantin jusque dans les années après guerre.
C' est lui qui partant du très classique dessin des séries "B", proche des productions françaises des années 30, va dessiner, nous dirions de nos jours "designer", l'éblouissante gamme des séries "R" et "S". Mais ceci est une autre histoire, j'y reviendrait ultérieurement. Pour le moment intéressons-nous au logo présent en tête de ce catalogue .

L' écriture rappelle la version originelle, mais est cette fois écrite de façon très "modern style" et soulignée par un trait bref et nerveux. Au catalogue 32 les BMA, les culbutées "série tourisme luxe" et les" grands sports" présentent ce nouveau dessin tandis que les 2 temps et les latérales se contentent de l'ancien décor.

En 1933, coup de crayon génial de GEO HAM qui crée les deux têtes de Gaulois. Ce sigle estampillera des milliers de machines pendant plus de quarante ans et sera utilisé tel quel sur des catalogues et des courriers d'usine jusqu' en 1972. Une petite précision, la longueur du logo qui mesure 14 cm jusqu'à la guerre est réduit de 1 centimètre dés la fin des hostilités.



Je vais terminer ce tour d'horizon en vous présentant quelques évolutions des tetes de Gaulois, utilisées jusqu'à l'apparition du « M » final tricolore. Vous noterez que tous les sigles postérieurs à 1972, sont utilisés conjointement par MB et MC

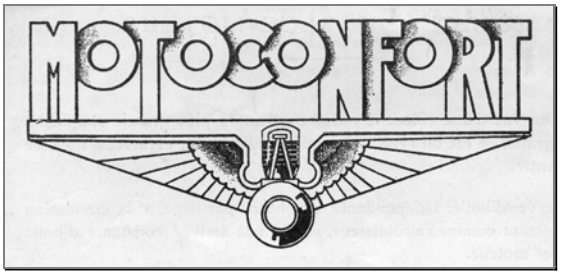


Pour info, notons que le logo actuellement utilisé à St Quentin reprend, en plus du « M », un tracé rectiligne rappellant un peu les anciennes ailes.

MOTOCONFORT

Plus de fidélité à un dessin chez Motoconfort, puisque seulement deux sigles ont été utilisés. Ce beau graphisme « Art Déco » sur la 308 est utilisé en réduction sur les modèles équipés d'un réservoir en selle.
Le monogramme " La Motoconfort" est seulement utilisé sur les divers documents du constructeur.
En 1934, Géo Ham crée la silhouette du moteur entourée de deux ailes. Ce sera le dernier logo de la marque.

Les 2 logos de 1926



1934

L'AVE

Par Patrick.Dol

La premiere MOBYLETTE

Il faut remonter à la fin de la première guerre mondiale pour retrouver l'arrière grand-mère de la célèbre Mobylette - vers 1920 la société SICAM - où travaillent Abel BARDIN et Charles BENOIT - est une entreprise qui fabrique des petits moteurs auxiliaires 2 temps pour bicyclettes. Ces moteurs étaient fixés au centre du cadre et comportaient une transmission primaire par courroie, un relai démultiplicateur et une chaîne pour la transmission secondaire.

Cette formule - améliorée - sera employée, bien plus tard, avec le succès que l'on sait pour la motorisation de la célèbre Mobylette.
C'est l'engouement pour le vélosolex (exposé pour la première fois au Salon 1946) qui décide Charles BENOIT à concrétiser son rêve de "bicyclette munie d'un bon petit vent arrière permanent".

La construction du prototype en 1949 consista surtout à un assemblage d'éléments existants sur d'autres machines. C'est une bicyclette datant de 1938, dont le cadre fut renforcé, qui servit de base à la partie cycle. Le moteur, à peine modifié, était celui du "Poney" dont la cylindrée avait déjà été ramenée de 63 cm^3 à 50 cm^3. Le réglage de la chaîne était assuré par déplacement de la roue arrière et la tension de la courroie par basculement du moteur.

Ainsi, malgré l'hostilité du service commercial, la "Mobylette" est présentée au Salon 1949. Le public fut enthousiaste et le succès immédiat grâce, en particulier à un rapport qualité/prix imbattable et une facilité d'utilisation la mettant à la portée de n'importe quel cycliste. N'oublions pas en effet, qu'au sortir de la guerre la quasi-totalité des ouvriers ou employés utilisait une bicyclette pour ses déplacements quotidiens. Le cycliste était donc l'acheteur potentiel privilégié de la Mobylette. De plus son cadre ouvert convenait "aux deux sexes" comme le souligne un essai paru dans "Motocycle" en 1949.
D'autres avantages sont loin d'être négligeables, à une époque où on était encore à la préhistoire du cyclomoteur.

- Propreté : le réservoir placé sous la selle entre le tube de selle et le garde-boue arrière est hors de tout contact avec les vêtements. De même, le capotage recouvrant le carter et le carburateur (spécialement conçu pour n'avoir pas de titillateur) met l'usager à l'abri de tout suintement et de toute projection.
- Confort : silence de fonctionnement et souplesse du moteur qui malgré des performances modestes (vitesse de 30 km/h) permet de grimper des pentes de 7 % sans pédaler. Le guidon à branches relevées allié à la selle

large et bien suspendue permet une conduite sans fatigue. L'avertisseur électrique "Timbrelec" et le joli phare profilé apportent la touche moderne qui fait défaut à d'autres marques.

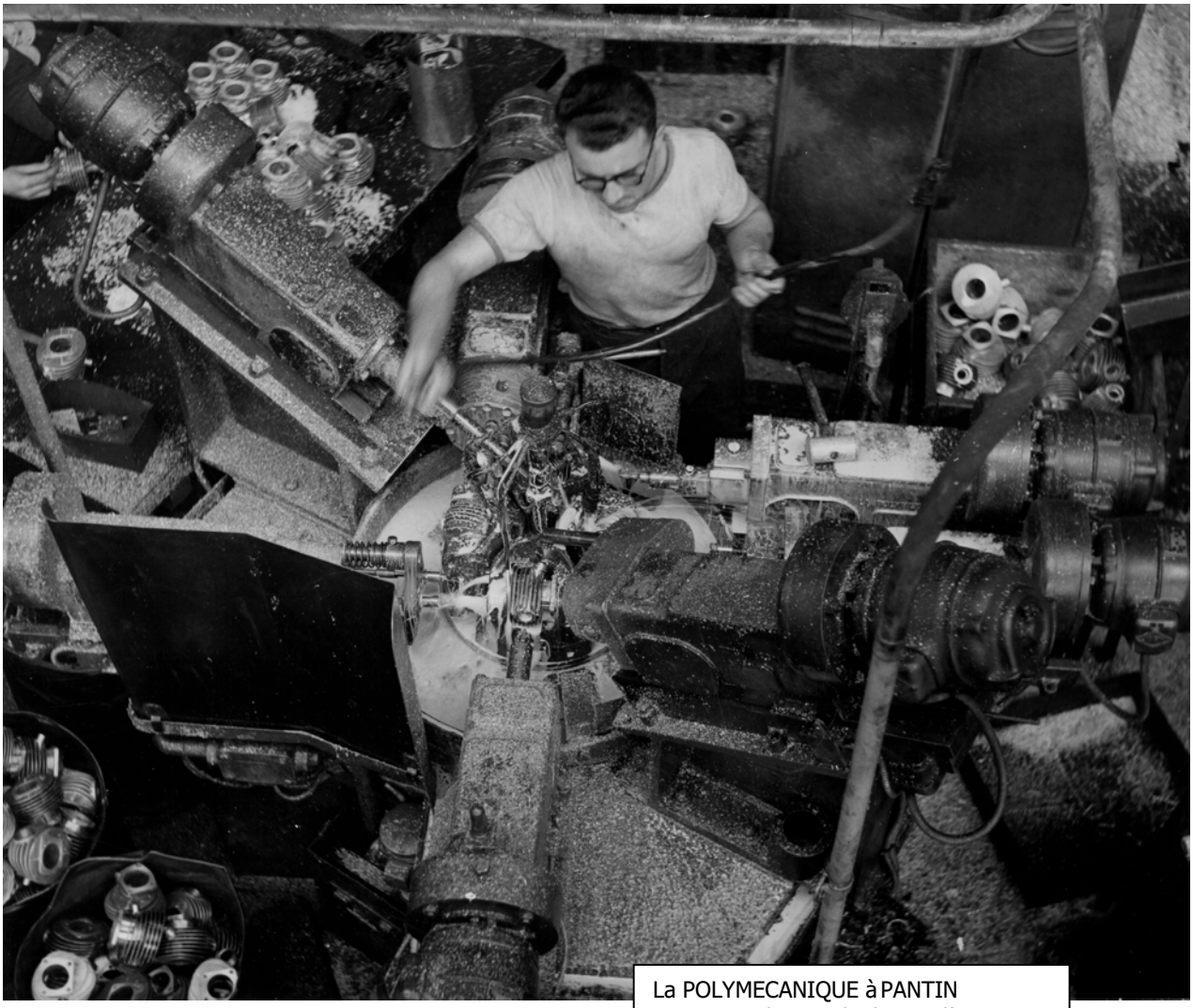
- Simplicité d'utilisation : toutes les commandes sont "regroupées" au guidon.

A gauche une manette à portée de pouce commande pour le départ à froid le volet d'air du carbu. A droite une poignée tournante règle les gaz et la vitesse et en fin de course ouvre le décompresseur. Les freins sur jante à tirage direct obéissent à 2 poignées inversées en bout de guidon.
Petite remarque "historique" le terme AV 3 désigne en fait le moteur seul. Un prototype de propulseur
auxiliaire, à fixation latérale sur la roue arrière,
baptisé" AV 2 avait été étudié en 1942 en vue d'équiper l'immense parc des bicyclettes. Mais le projet n'est pas retenu et c'est finalement une autre conception de motorisation de bicyclette qui verra le jour sous la dénomination Mobylette AV 3.

Suivant une politique qui fera durant de longues années la particularité de la marque MOTOBECANE, le modèle de base (sans embrayage, ni béquille, ni suspension) allait dès 1952 être complété par des variantes améliorées : l'AV 31 adoptera une fourche télescopique et l'AV 33 un embrayage automatique.

La combinaison des "options" donnant naissance à une foule de modèles intermédiaires.

L'histoire de la Mobylette, ne faisait que commencer. Depuis sa création en 1949, l' AV3 sera sans cesse améliorée. Après une vie de près de 50 ans, elle atteint sa dernière évolution sous la forme de l'AV 88 encore vendue en 1997 par MBK sous l'appellation MOTOBECANE.



La POLYMECANIQUE à PANTIN
Usinage des cylindres d'AV3 sur machine tranfert

NOSTALGIE

Par Christian LEFIEF

Ce devait etre en 1975 presque au debut oui, mais au début de quoi? Vous allez voir. Nous avions, mon copain Mérilou et moi deux machines qui pouvaient prendre la route: une P108 et une 500 Motobécane ressorts épingle en bon état d'origine.

A coté de Poitiers, dans un petit village, du nom de Vouillé, avait lieu depuis quelque années déjà un rassemblement de motos anciennes. L'année d'avant avec ma vaillante Renault 6 et les copains nous avions tâtés le terrain et sous nos yeux ébahis avions vu arriver tout un samedi des motos incroyables à nos yeux de néophytes.

Mais revenons à nos moutons. Aprés plusieurs réunions, tard le soir, les préparatifs étaient enfin au point: outillage, chambre à air, câbles, bidons d'huiles, réserve d'essence etc.... Très tôt un samedi matin, un jour de juin 1975, nous voilà dans la rue moteurs en marche pour une petite chauffe et le départ, signe de la main aux copains qui restaient là. Je me souviens, mes mains tremblaient sur le guidon et même peut être qu'une petite larme ? Les boulevards de Bordeaux puis le terrible pont d'aquitaine, la P108 devant, la 500 Motobécane derrière.

La première fut nécessaire à la P108 pour gravir le pont. L'obstacle avalé, à nous la RN 10. Je savais qu'aux environs de 85-90 Km/h mon ressort de fourche vibrait, aussi sans compteur j'avais un repère. Pour cause de rodage, je roulais un poil en dessous, la P108 tenait un 70 sur des parties plates mais le chameau de Mérilou dés qu'une descente arrivait, poussait a fond la mécanique. Je me trouvais alors distancé de plusieurs centaines de mètres, refaisant mon retard à la faveur de la première côte.

Ce petit jeu nous amusa beaucoup. Aprés Angoulême, premier arrêt pompe pour la P108, j'en profitais aussi pour refaire le plein et graisser les guides de soupape. Au niveau de Couhé, surprise sur le bord de la route, une énorme machine sur béquilles nous fit freiner en catastrophe. La curiosité était la plus forte. Salutation d'usage au propriétaire et question bien sûr: " Où va tu, à Vouillé ? Oui mais demain seulement, là je fini les réglages". C'était une 800 AX2 en solo. Pas si évident que ca de dompter la bête. Bon ce n'est pas que l'on s'ennuie, mais il reste de la route. " Au fait combien ? -Le gars, 65 km environ ". A bon! alors vue l'heure, le premier parking ombragé sera le bon pour le casse croûte.

Ce jour là, pendant que l'on mordait dans nos casse dalles et que les échappements de ma 500 émettaient en refroidissant des petits clic-clic, le jambon de pays que nous engloutissions n'avait pas le même goût que d'habitude.

Sans nous parler, juste d'un regard chacun savait ce que l'autre ressentait, le bonheur tout simplement rien d'autre. Les soixante derniers kilomètre furent avalés tranquillement aprés cette pause et puis ce fut l'arrivé a Vouillé.

Un officiel, brassard au bras nous demanda ou nous avions garé nos voitures et remorques. Eclats de rire de notre part, puis explication. Alors là les gars chapeau ! Et aux autres organisateurs, " et ils arrivent de Bordeaux part la route ". Notre récompense fut un sourire admiratif sur chaque visage, mais aussi un coup de blanc un peu trop sec à mon goût.

La soirée fut chaude et tard dans la nuit il était encore question de soupape et de couleur d'origine. La balade du lendemain fut une promenade pour nous, la traditionnelle remise des coupes, le pot de l'amitié et puis le départ sous les yeux admiratifs des gens du coin. Juste avant Angoulême, a la faveur d'une descente impressionnante et de l'aspiration d'un camion espagnol, la P108 pris le large et malgré une rotation de la poignée, bien des km furent nécessaire pour revoir l'artiste toujours derrière son camion, mais le passage sur réserve de la P108 eu raison de cette échappée.

Je revois encore le bougre, plié de rire par son exploit. L'histoire lui apprendra plus tard qu'il faut ménager sa monture.

Après Angoulême, changement de direction vers la Dordogne pour dormir chez mes parents.

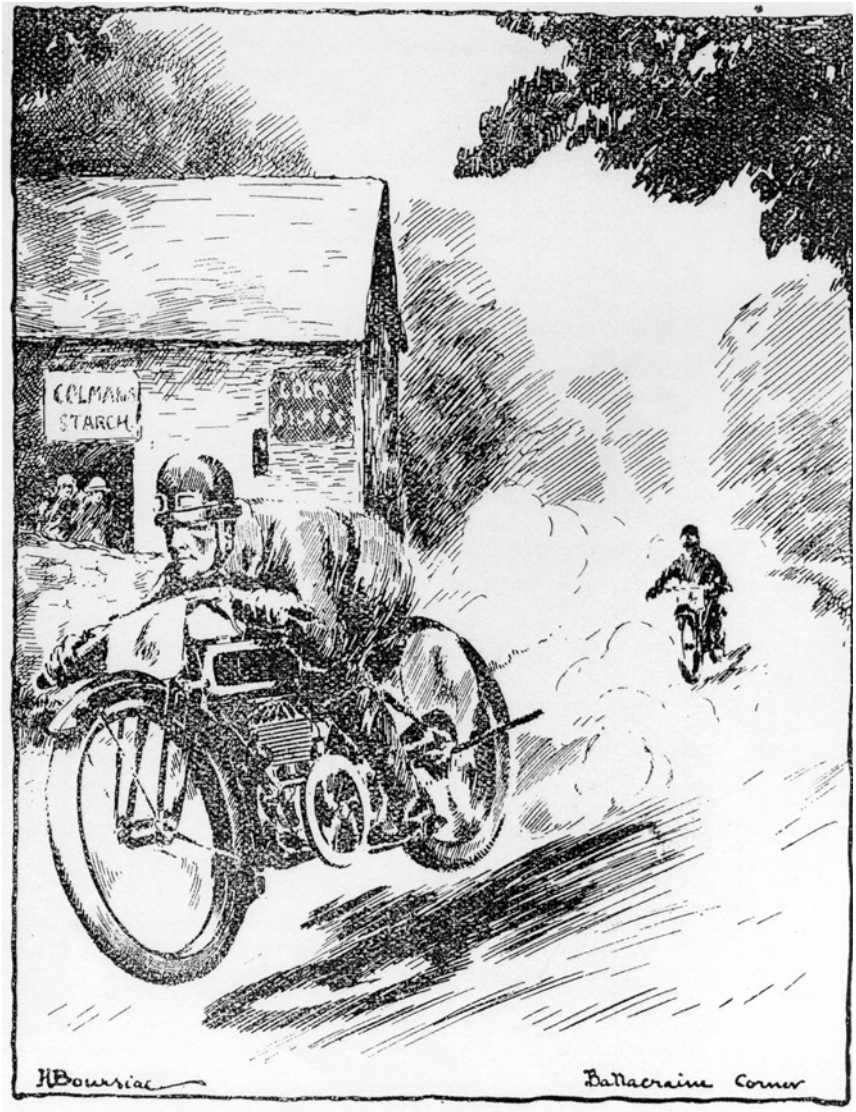
Arrivé juste avant la nuit. Ouf ! Aprés une bonne nuit, départ sur Bordeaux.

Petit problème de démarrage pour la P108, si bien qu'une explosion intempestive déboîta net le silencieux qui tomba lourdement sur le sol.

Un fou rire irrésistible nous prit. En fait, la vis de fixation était partie, mais quand ? Et seule la chance avait permis au pot de rester en place jusque là. Petite réparation et re-départ.

Quelques kilomètres plus loin, aprés être passé sur une mauvaise bosse qui me fit décoller de la selle, je retombais lourdement et me retrouvais assis bizarrement, coup de klason à la P108 qui s'arrêta et moi aussi, j'avais en fait perdu la vis du ressort coté droit. Le bon vieux fil de fer de la boite à outil remédia à ce problème.

Arrivée cette fois ci à Bordeaux sans problème enfin presque. Nous étions démolis courbaturés mais heureux. Quel plaisir que cette petite ballade mais il y en eu bien d'autres et puis en s'embourgeoise, la remorque, la voiture, mais c'est autre chose, là c'était nos débuts.



RESTAURATION D'UNE Z2C

Par Patrick Mariaud

PEINTURE ET DECORATION

En premier lieu, il me semble indispensable de fixer les objectifs et les règles qui permettront d'aboutir à des restaurations acceptables. La moto ancienne fait partie de notre paysage culturel, il est donc souhaitable que la remise en état au restauration se rapproche le plus possible de l'origine et cela afin que les générations futures ne soient pas induites en erreur par l'extravagance de certaines personnes peu scrupuleuses.
Il est bien entendu que cela est valable quelque soit le modèle (populaire ou prestigieuse).
Donc, il est nécessaire avant de commencer le démontage et la restauration d'avoir procédé à une expertise précise et détaillée de la moto en la comparant à des documentations d'époque, éventuellement à d'autres motos du même modèle si possible, en parfait état d'origine ou qui ont été restaurées dans les règles de l'art.
Il me semble important de refaire régulièrement ces mises au point car on rencontre encore régulièrement des collectionneurs débutants qui croyaient bien faire en repeignant leur première motos type D 45 en grenat ou en faisant un fondu entre le beige et le marron.
La restauration d'une moto n'est par un exercice facile par conséquent, il faut un minimum d'organisation et de rigueur sans vouloir compliquer les choses, on peut résumer les différentes opérations en une dizaine de points pour la restauration de la partie cycle.

1) LES SOUVENIRS

Prendre la moto en photo (sous tous ses angles).
Relever les décors existants (emplacements des décalques, dimensions des filets "largeur, longueur).
Identifications des teintes choisir les parties de la carrosserie les moins exposées au soleil (ex : dessous le réservoir), voir un nuancier chez un détaillant peinture voiture pour trouver éventuellement une correspondance.

2) L'EXPERTISE

Faire les expertise de la moto par comparaison avec les documents accumulés.
Noter les anomalies et poursuivre les recherches si nécessaire.

3) LE DEMONTAGE

Si tout paraît cohérent, il est possible d'entreprendre le démontage de la partie cycle.
Mais attention, si vous n'êtes pas en possession d'une planche représentant la partie cycle en éclatée, il faudra faire vous-même les schémas car plusieurs mois risquent de s'être écoulés entre le jour du démontage et celui du remontage.

4) LA VISSERIE

Je me permets d'ouvrir un chapitre tout particulier pour la visserie qui est bien souvent négligée et il n'est absolument pas question de jeter les vieilles vis et vieux écrous pour les remplacer par des boulons actuels qui n'ont rien à voir avec l'origine.
La visserie doit être absolument récupérée, décapée, nettoyée et retraitée comme à l'origine ; Elle pouvait être peinte, cadmiée, parkérisée, nickelée, chromée.

5) LE DECAPAGE

Une fois démontée et dégraissée, la partie cycle pourra être décapée, cela allant d'un simple ponçage, si la rouille n'est pas présente (attention l'oxydation peut-être sous la peinture) mais le plus souvent, il faudra procéder à un grenaillage ou sablage.
Dans le cadre de la restauration de la Z2C, la visserie pourra être retraitée au zingage blanc.

PEINTURE ET DECORATION
Motobécane Z2C / Motoconfort U2C

Pièces à peindre en marron :
LANCIA **n° 847** :
- Cuvelage de phare
- Garde-boue avant et arrière
- Moyeu de roue avant et arrière
- Selle
- Klaxon

Pièces à peindre en beige
CITROEN **n° AC 063** :
-Fourche avant (fourreau et entretoise)
-Cadre
-Tringles
-Caisse à outils qui aura un filet marron de 1,5 mm de large à 2 cm du bord
-La béquille
-Support de batterie
-Porte-bagages avec ses pattes
-Garde-chaîne qui aura un filet marron de 1,5 mm de large à 2 cm du bord
-Repose-pieds
-Jantes dans le cas où elles n'étaient pas chromées...

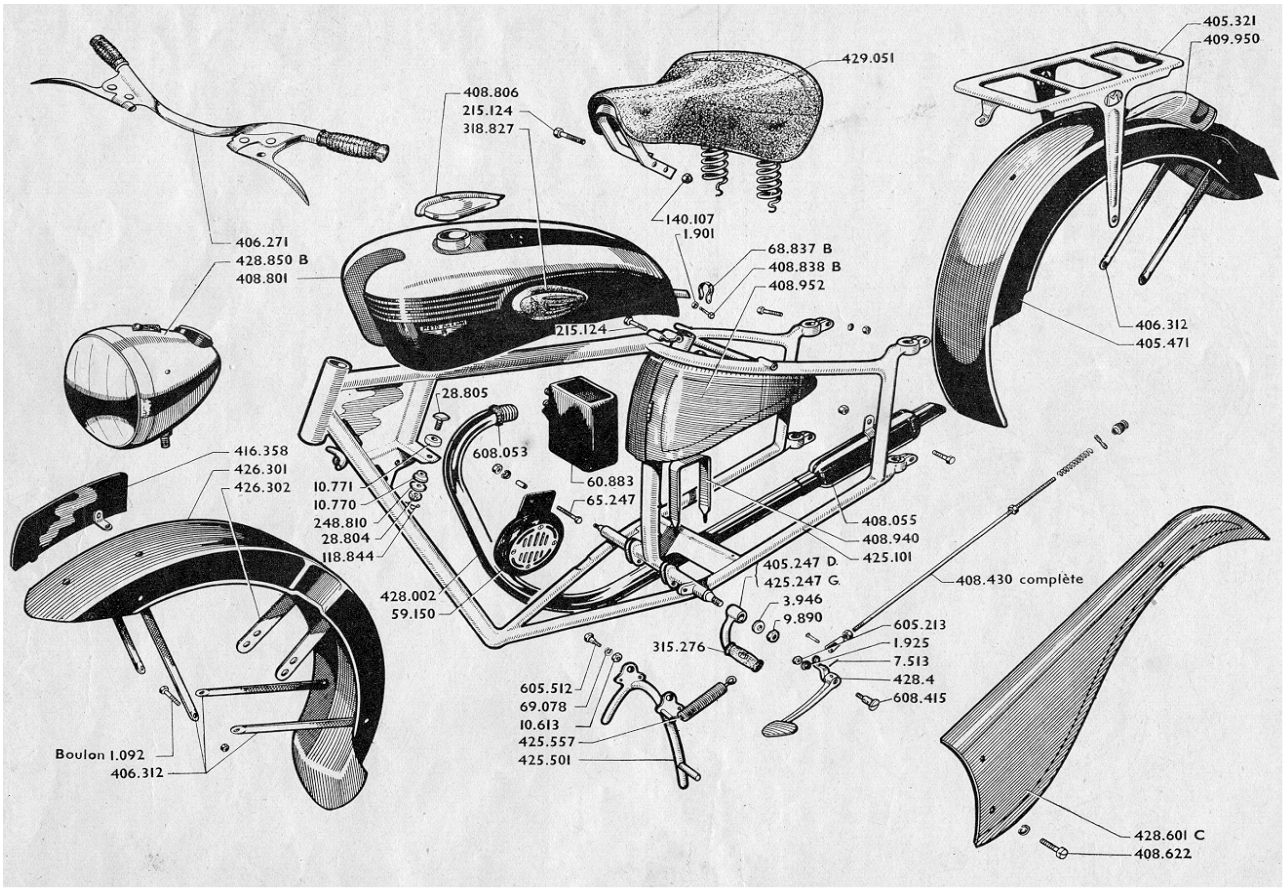
DECOR DU RESERVOIR

Il pouvait être marron et chrome ou marron et beige. Dans les deux cas, les filets sont dentiques. Pour les décalques, ils sont au nombre de 3, un ce chaque côté, un sur le dessus

LES FILETS (décrits de bas en haut)

Un filet de 1mm de largeur délimite la couleur des panneaux latéraux et du plastron supérieur.
Sur chaque panneau, 4 filets marron de 4 mm de largeur (les 3 premiers ont une longueur allant de 22 à 25 cm et le 4ème à une longueur de 56 cm.
L'espace entre les filets est là aussi d'environ 5 mm et enfin un dernier filet or de 1 mm de large toujours à 5 mm d'espace du 4ème filet marron.
Un bandeau marron de 2,5 cm de largeur fait le tour du décrochement prévu pour le passage de la potence et rejoint les panneaux latéraux.
Le plastron supérieur est au plus large de 12 cm et à une longueur de 34 cm, il est bordé lui aussi d'un filet d'or de 1 mm de large.
Le décalque est posé à 65 mm de l'ouverture de remplissage.

NOTA: Notre ami Patrick Mariaud nous à envoyé les dessins sur calques de tout les décors cotés de la Z2C. Nous les tenons à disposition de ceux qui nous les demanderons.



Coup de vis

La rubrique du novice

Après avoir fait le tour de tous les risques ou presque inhérents a la remise en route d'une machine, nous allons traiter du cas , assez fréquent somme toute, du redémarrage "jouable" et économique; La mot o a peine sortie de sa grange, on trépigne d'impatience, les bottes au pied et le bol à portée de main...

On commencera donc par s'assurer de quelques coups de kick donnés la main que le moteur n'émet pas de bruits suspects genre cognements, ou bruits de frottements, une compression faible n'est pas forcement critique, c' est un signe d'usure... normale. Renouveler l'opération après démontage de la bougie, si tout va bien, on peut continuer...

Pour commencer: on gonflera les pneus sans excès (1bar), on s'assurera que les roulements de roue ne sont pas bloqués, et que les garnitures de frein ne sont pas collées par l'humidité, si ces conditions sont réunies, il sera prudent de remplacer le câble de frein avant et sa gaine, précaution utile et peu coûteuse...
huiler (avec une huile très fluide...) les éléments de suspensions, biellettes de commandes ou systèmes coulissants, vérifier que le jeu de la colonne de direction reste raisonnable (c'est a dire presque nul !), et graisser abondamment les cages a billes de celle ci...
Voici donc pour la partie cycle qui ne recèle généralement pas de gros pièges.

Le moteur:
Vidange puis, remplissage avec de l'huile neuve.

L'allumage: on profitera que la bougie est démontée pour tester le bon fonctionnement de l'allumage, on place la bougie en contact avec le cylindre ou la culasse, puis quelques coups de kick devront faire paraître une étincelle, régulière, bleue clair. Ca marche: Ouf!
On remplace de façon systématique le fil de bougie et la bougie, sans oublier que l'écartement des électrodes doit être d'autant plus réduit que l'allumage est faible, ce qui est généralement le cas sur nos machines (0,4 a 0,6 mm est une base raisonnable), alors qu'un allumage "moderne" accepte des valeurs de 1 mm sans broncher (attention aux capuchons antiparasite souvent déficients.)
Carburateur: Là aussi, pas de précipitation sur le tournevis, lorsque vous aurez pris la précaution de démonter le réservoir, puis de le rincer (au gasoil par ex.) et de le vidanger avant la remise en place et le plein, assurez vous que le robinet d'essence n'est pas trop "fuyard", et que l'essence descend bien a la cuve.
Si la bougie reste sèche après plusieurs essais de démarrage infructueux, les gicleurs du carburateur sont probablement "gommés " par le vieux carburant (particulièrement vrai pour les 2 temps). Injectez quelques gouttes d'essence avec une seringue, directement par l'admission d'air du carburateur (après avoir démonté le filtre a air ou le cornet grillagé.) Le moteur partira alors quasi instantanément, et tournera pendant quelques dizaines de secondes, ce qui suffit bien souvent pour décrasser les gicleurs. L'opération peut être répétée 2 ou 3 fois, après, il faudra se résoudre à démonter. **Attention toutefois** ! Si la méthode est efficace, elle n'est pas sans risque si l'on injecte trop de carburant, donc prudence...

Rappel:
Les pannes n'ont généralement qu'une source a la fois.
Un démontage général trop systématique génère souvent des pannes dues au démontage /remontage et a la "remise en état" , et sera définitivement décourageant pour bien des novices.
La graisse est, pour ainsi dire l'âme de la mécanique, même si l'amateur méticuleux se plaît à admirer sa machine parfaitement propre, il faut bien admettre que la graisse et l'huile, assurent un rôle de "conservation " non négligeable en plus de leur fonction initiale de lubrification...
Tout ceci étant fait, on démarrera la machine, généralement a la "poussette", puis l'on se risquera au premier galop d'essai, avec toute l'attention et la prudence nécessaire, en gardant une oreille attentive au moindre bruit suspect; Quelques tours de quartier, puis on élargira le cercle , 500m , puis 2 ou 3 km, etc.
Passé une période de "déverminage" d'une centaine de km sans incidents, on considérera que la machine est fiable...

Vous pourrez alors apprécier le plaisir de rouler sur une machine "dans son jus", sans trembler à l'idée du gravillon assassin se jetant sauvagement sur la peinture et les chromes, une machine avec laquelle vous passerez plus de temps sur la route, que dans un coin du garage, le chiffon dans une main et le "polish" dans l'autre.

le Joker

En Vrac...

Ne jetez jamais!

Les mâchoires de freins usagées, les rupteurs usagés, ces pièces peuvent être reconditionnées...

Emba uches...

Le club recherche des experts pour les séries suivantes: 125LT, AB1 et D45, séries "Z" ceci afin d'apporter la meilleure réponse aux questions d'ordre techniques ou historiques, Alors si vous sentez naître en vous une vocation, n'hésitez plus, contactez-nous !

Le catalogue...

La toute première édition de notre catalogue est enfin là, celle ci vous paraîtra peut être bien maigre, mais c'est à chacun d'entre nous d'apporter les renseignements et adresses (surtout les bonnes!) qu'il possède afin d'en faire un guide vraiment complet et efficace ...

Le 3 iem rassemblement national...

se tiendra a Salon de Provence (dpt13)
les 13 et 14 Septembre
Organisé par nos amis du moto club de l'O.J.L
(voir annexe jointe...)

Venez nombreux!

Quant à l'année prochaine,
Pourquoi pas dans le nord ?

La doc....

Une nouvelle souscription....pour la revue Moto Technique E.T.A (num.6) consacrée aux **125 S, L, LT, LT1 ,2 ,et 3** encore disponible, mais pas forcement pour longtemps, le club vous les propose pour 100f. (Port compris), pour en savoir plus: Voir le catalogue, rubrique "La doc".

Les 24 heures...

Une sympathique équipe se lance dans l'aventure du "**Bol d'or Rétro**" à Monthlery les **3 et 4 Août**. Vingt-quatre heures le nez dans le guidon pour les 4 pilotes, la bête de course n'est autre qu'une Z2c; Nous ne pouvions rester indiffèrent a leur aventure, le club à donc décidé de leur accorder un support financier. Si vous souhaitez en faire de même: Ecurie Objectif 1000 , association Sport Loisir Aventure,
Mairie de Saint Vrain, 91770 Saint Vrain.
Espérons que l'année prochaine, d'autres équipes de Motobécanomanes fous se trouverons à leur coté...

Heureux Numéro 100 !

C'est Jean -Marie Aubard de St Sulpice - Lauriere (87) qui s'est vu of frir son adhésion pour l'année 97, en effet, il était notre centième adhèrent. Le concours est dores et déjà ouvert pour le numéro 200...

Les experts soumis à la question...

Lorsque vous questionnez nos experts, qu'il s'agisse d'un problème d'identification, de datation, ou d'un problème technique, envoyez systématiquement une ou plusieurs photos (de la moto!) qui facilitent considérablement le travail au malheureux (l'expert) dont la calvitie croit d'autant plus rapidement que la devinette est inextricable...
Dans le même registre, et dans la mesure du possible, évitez de demander "tout sur tel ou tel modèle..." le "tout" en question étant souvent très long et coûteux à photocopier et à expédier..... Merci !

Expernet !

Si la composition de page s HTML n'a plus de secret pour vous, et si vous souhaitez aider le club à développer un projet de grande envergure, vous êtes l'homme de la situation... Alors Contactez -nous !

PETITES ANNONCES - - - -

VENTES

- AV3 : cylindres; pistons; kit bielle. D45: kit bielle 1er modèle.AB1; D45; 125; 175 Z: pistons côte réparation Scooter Moby et 125 Lt: pistons divers Mr Jean BRUNO tél : après 19 h au 03 89 59 19 07

- Nombreuses documentations Mobylettes et motos tous types de 1950 à 1975 en très bon état et prix très raisonnables.
Mr T. Le SANT 104 rue du Bac du Port 14880 Hermanville tel 02 31 96 92 46

- Cadre; fourche télescopique; moteur et plusieurs roues 125 Mr DELOUVEE Thierry tél : 05 61 12 31 55 (TOULOUSE)

- Z23 1956 C.G. normale complète à 100%, peinture et chromes neufs + Z23 58 (C.G.)
peinture et chromes à revoir. Faire offre
selle biplace Aurora à recouvrir. Echange possible contre caoutchoucs Z23 neufs, commutateur général, carbu M20D complet, avertisseur Mixo 6 volts. Tél : après 19 h au 04 71 20 01 57

- Pour 125 S compétition client. Rotor + stator complet (bobines et capteurs) neufs. tel 05 61 19 83 02 (H.B.) Echange possible contre autre pièces 125 S

- Outillage réparation Motobécane (dépt 80)
tél : 03 22 78 56 84

- 125 R.A.I. trés bon état d'origine prix 12000 f et 125 LT3 coupe avec C.G. bon état général prix 4000 f
tel:05 61 24 43 15 (soir)

- D 45S quasi complète mais démontée avec 2 moteurs 800f. C45S 1952 restaurée + 1 moteur 8000f à débattre tel H.R. 03 23 64 35 79 ou H.B. 03 23 08 90 90

- Pour décorer vos SB et SCC vend
" PIN UP's " années 50 état parfait 50 F pièce
tél : H.B. 05 61 19 83 02

- SP 94 TT roue avant complete. Echange possible contre phare Z-U 46C
Mr O. GIL 30 bd. Carnot 31000 Toulouse
tel. 05 61 63 96 90

- vend MB2 1929 tel. 02 37 28 64 88

- Carénage LT3 coupe (1 haut, 2 bas, bulle) 1000f. Fourche LT neuves completes prix 500 f.
tel: 01 46 57 49 90 ou 06 04 92 06 52

- vend PONEY 49.9cm3 complet, reservoir a nettoyer
J.L.Desmottes Le Patis 49500 Marans

RECHERCHES

- Pour 500 Superculasse boîte 4 vitesses neuve ou en très bon état. Pour R46C guidon complet et tringles de garde boue arrière.
Mr LAFLEUR (Rhône) 04 78 49 42 20

- P.BARRABES cherche tout document sur la marque (catalogues; lettres; affiches; notices .....) en particulier tout ce qui concerne les ventes ou les productions à l'étranger (Canada; Turquie; Afrique; Viet Nam; Hollande .....) écrire au journal M.C.F. BP 10 31470 Fontenilles
- Repose pieds B44
D. BOULHOL 9 rue de Provence 31130 Balma

- Réservoir 15 litres pour série S 350 - 500
T. CHALM 3 Hameau des Pins 29280 Locmaria - Plouzané 02 98 48 51 32

- Manuel d'entretien et de graissage pour Motoconfort U57c de 59 M.D.Plantin Fontannes 43100 BRIOUDE

A l'heure ou nous cloturons ce numéro MOTOBECANE CLUB de France **Compte 160 adhérents !**

Pour toute correspondance:
MOTOBECANE CLUB de France
BP10 31470 Fontenilles